Валерій ЛИСЕНКО

КИЇВ НА ПЕРЕХРЕСТІ ДРЕВНІХ ШЛЯХІВ

Пам'яті києвознавця А. Т. Халепо.

Висловлюю глибоку вдячність за конструктивне обговорення вельмишановним В. Вишневському, Д. Вортману, І. Гірічу, С Климовському, а також моїй дружині О. Шуман.

Стежки і дороги – це природний засіб пізнання місцевості та збереження географічної інформації. Шляхи сполучення відіграли величезну роль в історії, а картосхеми люди почали креслити ще задовго до появи писемності. Вивчення історії шляхів допомагає зрозуміти взаємозв'язки історичних об'єктів та подій. На нашу думку, прокладання стежок варто вважати предтечою інформаційних технологій.

Via est vita

Предтечі цивілізації

Сотні мільйонів років тому на суші з'явилися перші живі істоти. З тих пір навіть у комах і найпростіших тварин стежки є своєрідними ієрогліфами, що фіксують уподобання та звички, зміни природних умов та господарчих ресурсів, конфігурації перешкод. Без них неможливе регулярне пересування у багатьох природних середовищах, наприклад, в лісових хащах, серед високого травостою, в гірській чи заболоченій місцевості.

Чужі стежки пильно відстежують і хижаки, і їх потенційні жертви. Як свідчення зацікавленості в певних ресурсах і територіях, живі істоти лишають на видних місцях характерні відмітки – не лише сліди, але також пахучі виділення, подряпини, шерсть. Люди з подібною метою розкидають сміття, роблять зарубки на деревах, малюнки та написи, в горах та пустелях складають пірамідки з каміння. Жінки знають, що волосся – важливий маркер приватної території. Цікавими історичними пам'ятками є так звані писані або рунічні камені. А обриси древніх стежок на глибині до кількох метрів дозволяють «прочитати» сучасні георадари.

У світі широко відомі твори первісного мистецтва – розлогі наскельні сцени полювання. Від них не так далеко до схематичних зображень мисливських та господарчих угідь. Саме як найдавнішу картосхему археологи трактують малюнок на бивні мамонта, знайдений на Межиріцькій стоянці, на Черкащині (близько середини XV тис. до н. е.). На території України знайдено близько десятка картографічних зображень первісних часів [Сосса, стор. 26].

Ще одна прадавня «інформаційна технологія» первісних кочівників, важливе в мандрах уміння – плетіння, виготовлення і використання мотузок та в'язання вузлів. У деяких народів навіть була вузликова «писемність» (*вузлик на пам'ять*). Згодом ці навички стали основою багатьох важливих ремесел.

Зародження транспорту

Завдяки одомашненню тварин, в неоліті (VIII–V тис. до н. е.) стали розвиватися в'ючні шляхи, протяжністю у сотні кілометрів [Авилова]. Зароджувався прообраз торгівлі – обмін цінними виробами і сировиною, зокрема кременем, з якого виготовляли інструменти. Зі збільшенням густоти населення та розвитком соціально-економічних зв'язків, караванні шляхи поступово обростали інфраструктурою.

У IV–III тис. до н. е. поява металургії спричинила вдосконалення гужового тран-

спорту, зокрема винахід колісних екіпажів, пришвидшило мандрівки на відстані в тисячі кілометрів [Калан]. Для Трипільської культури характерним був товарообмін з Подунав'ям, Балканами та Східним Середземномор'ям [Відейко]. Розвиток доріг і транспорту дозволили контролювати значні території, стали важливими державотворчими факторами, сприяли розвитку ремесел та сільського господарства [Гордієнко]. Зокрема, на початку II тис. до н.е. поширилися сировина і вироби з рудників у районі сучасного Донбасу [Кирпичов]. Щоправда, тими ж шляхами часом приходили епідемії й ворожі нашестя, які винищували цілі племена й держави.

Відома приказка: «*всі шляхи ведуть до Риму*» – нагадує, що в Римській імперії ще з середини I тис. до н. е. було встановлено правові норми будівництва та експлуатації доріг. В 9 р. до н. е. майбутній імператор Тіберій за добу проїхав 350 км, з середньою швидкістю майже 15 км/год. Для руху військ, чиновників, купців територія імперії була вкрита мережею сотень тисяч кілометрів облаштованих доріг, промаркованих стовпами, з позначенням відстаней у милях. Деякі давньоримські дороги, реконструйовані й вдосконалені, досі діють, вже близько двох тисячоліть! Відтоді було встановлено ряд технічних стандартів, наприклад, ширина колії, які доводиться враховувати, навіть проектуючи космічну техніку.

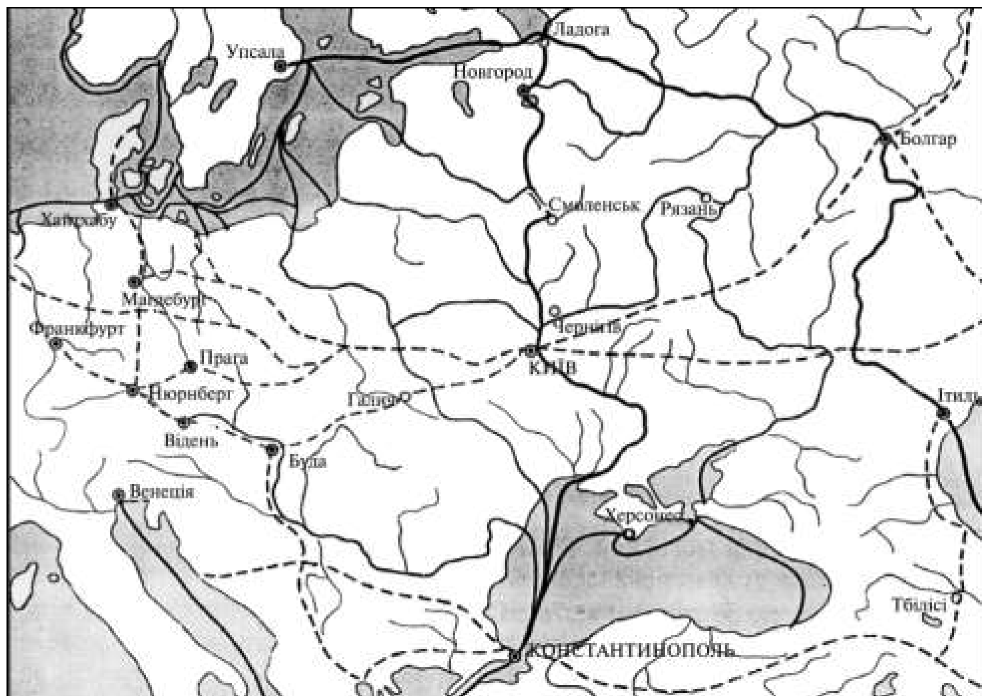


Рис. 1. Міжнародні торговельні шляхи Київської Русі (за П. Толочком)

До шляхів та переправ, які ставали важливими економічними об’єктами, тяжіли торжища, фортеці правителів і святилища. Мандрівникам це було вигідно: купці сплачували мито за охорону і влаштовували ярмарки, а незаможні прочани могли

відпрацювати за харчі й притулок. Недарма сказано, що *добра дорога має вести до храму* – адже храми були орієнтирами і давали певні гарантії безпеки.

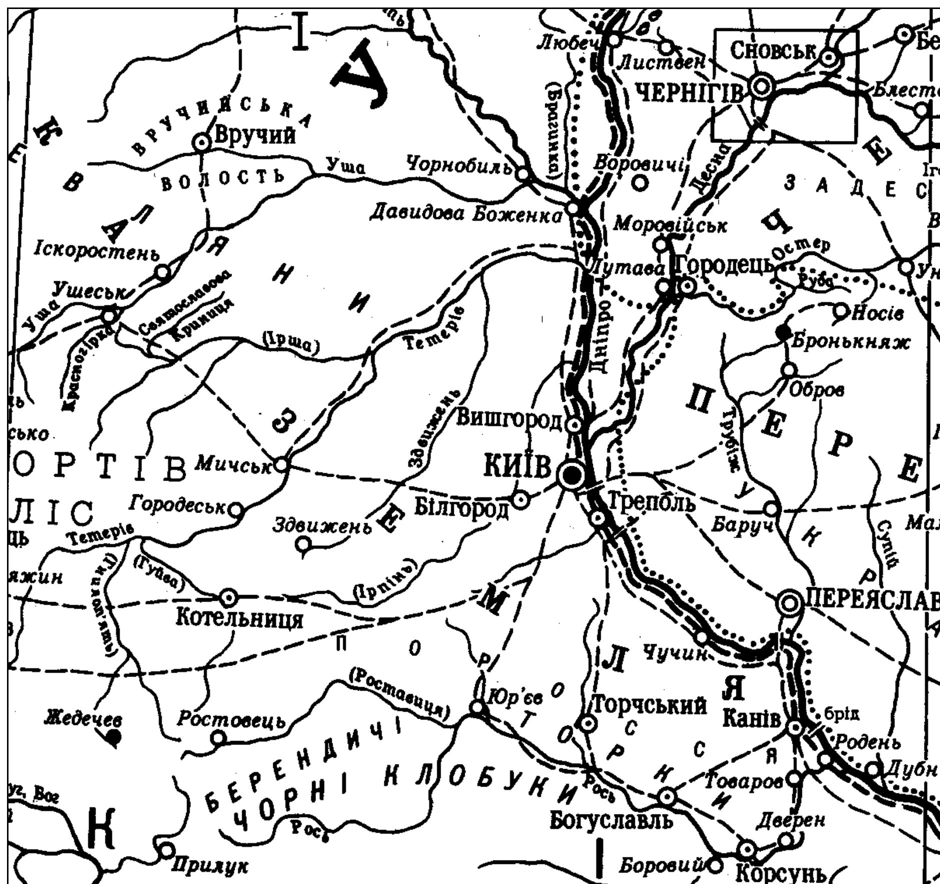


Рис. 2. Головні шляхи часів Київської Русі (фрагмент карти)

На землях Русі

Стоянку палеолітичних мисливців на мамонтів, яка існувала 25 тис. р. тому, виявив у 1893 р. на київській околиці Плоське садівник і майбутній знаменитий археолог Вікентій Хвойка.

Важливим життєвим ресурсом є вода, а узбережжя багаті на ресурси харчування, тому найдавніші шляхи тяжіли до водойм. Одною з приваб Київщини здавна була велика кількість джерел, чимало з яких зберіглося донині. Древня неприємна прикмета – зустрічний з порожніми відрами. І ще з мезоліту на теренах України почали використовувати плоти, а в неоліті – човни.

На розміщення поселень і шляхів суттєво впливав ряд географічних факторів. Зокрема, внаслідок добового обертання Земної кулі й сили Коріоліса правий берег у річок зазвичай крутіший і течія його поступово підмиває, а протилежний – більш

пологий, заболочений, пронизаний численними старицями й протоками. Крім того, геологічна конфігурація Київщини зберегла сліди катастрофічного Полісько-Дніпровського потопу, що стався 14-13 тисяч років тому [Залізняк].



Рис. 3. Шляхи давньоруських часів (за С. Ромашовим)

Рис. 4. Золота Орда близько 1300 р.

Джерело: Paul Robert Magosci. *A History of Ukraine: The Land and Its People* (Toronto: University of Toronto Press, 2010), p. 117, map. 10.

Рис. 5. Перенесення даних Ал-Ідрісі (1154 р.) на сучасну карту (за Б. Рибаковим)

В районі Куренівського кладовища, на пагорбах вздовж долини Сирецького струмка, близько III т. до н.е. існувало поселення трипільської культури мідної доби. Над Кирилівською вулицею, вздовж першої та другої терас Кирилівських висот, розкопано гігантський могильник дохристиянського часу. На пагорбі Черкеня між Бабиним і Сирецьким ярами а також на місці сучасної Оболоні, в ранньослов'янську добу були поселення Зарубинецької та Празької археологічних культур.

Сліди дописемної історії України в географічних назвах вивчено у працях лінгвіста К. Тищенка. Зокрема, продемонстровано зв’язки з Іраном, Єгиптом, Римською імперією, арабськими країнами, підтверджені археологічними знахідками артефак-

тів від середини I тис. до н.е. Оскільки з тих часів збереглося багато топонімів іншомовного походження, то можна припустити, що поселення і шляхи існували тут більш-менш безперервно, попри численні історичні зміни [Тищенко, 2016].

Це підтверджують також численні знахідки монетних скарбів, починаючи з римських грошей II-I ст. до н. е. [Белая]. Щоправда, їх походження історики пов'язують не стільки з торгівлею чи домашніми схованками, скільки з якимись екстремальними ситуаціями, як-от нападами розбійників з великої дороги.

З колісними екіпажами, за умов бездоріжжя, конкурували різного роду волокуші. В літописах відзначалася роль саней навіть як княжого ритуального транспорту.

У вітчизняній історії значну роль відіграв водний «Шлях з варяг у греки». Рух по річках за течією був трохи швидшим і легшим, ніж суходолом, а проти течії майже втричі повільнішим, та ще й утруднювався волоками через вододіли, повенями й посухами. Зате місткість човнів могла бути більшою, ніж возів [Коган, Чиркова].

Донині водний транспорт має певні конкурентні переваги, навіть порівняно з сучасними залізничним, автомобільним, повітряним. Спільний проект Е-40 Польщі, Білорусі та України передбачає створення судноплавного шляху протяжністю понад 2 тис. км від Балтійського до Чорного моря через річки Вісла, Західний Буг, Прип'ять і Дніпро. Євросоюз готовий виділити країнам-учасницям 12 млрд євро, із яких на частку України припаде 32 млн. євро. Реалізація проекту може збільшити загальний обсяг вантажів, що перевозяться Дніпром на 10 млн. т.

Проте, з огляду на ризики судноплавства, берегами водойм здавна прокладалися ще й сухопутні шляхи. Адже ні княжі посланці та воїни, ні мандрівні купці не могли чекати сприятливої погоди. Отару худоби а тим більше кочове плем'я також на човнах не повезеш. А оскільки береги часто бувають важкопрохідними, бо заважають крутий рельєф, заболоченість, хащі, то зрештою це спонукало прокладати магістральні шляхи по рівнинних вододілах, від переправ до переправ [Моргунов, 2015]. Часом по бездоріжжю широко розбігаючися бічними путівцями. Біля переправ облаштували місця перепочинку, торговища, оборонні рубежі, митниці.

Дороги вздовж Дніпра та Десни сполучали головні руські міста Київ, Переяслав, Вишгород, Чернігів. Щонайменше починаючи з Аскольда, княжі дружини регулярно здійснювали походи, як власними землями, так і торгові, військові, дипломатичні експедиції до далеких країв.

Традиція приписує Великій київській княгині Ользі влаштування погостів як торгівельних та адміністративно-податкових територіальних центрів. У первісному значенні, за відомостями Вікіпедії, погост – це гостиний двір, на якому зупинявся князь зі своєю дружиною під час полюддя та розгляду судових справ, а також купці (власне, торгові гості). Торгівлю називали «гостьба». Також погостом називають центр поселення з церквою і торговим місцем, на якому проходили і громадські збори – народні віча. У XI–XIV ст. погости охоплювали до кількох сотень сіл. З поширенням християнства на погостах були побудовані церкви, згодом слово стало означати село з парафіяльною церквою і кладовищем при ній.

У Лаврентіївському літописі наведено повеління Великого князя київського Володимира Святославича: «Теребити (розчищати) путь і мостити міст (настил)». В найдавнішому збірнику законів «Руська Правда» (1072) є «Урок мостників», а близько 1265 р. записаний «Устав князя Ярослава о мостех (мостових)». Чи не про це нагадують назви Мостицька, Мостище, Мощун?

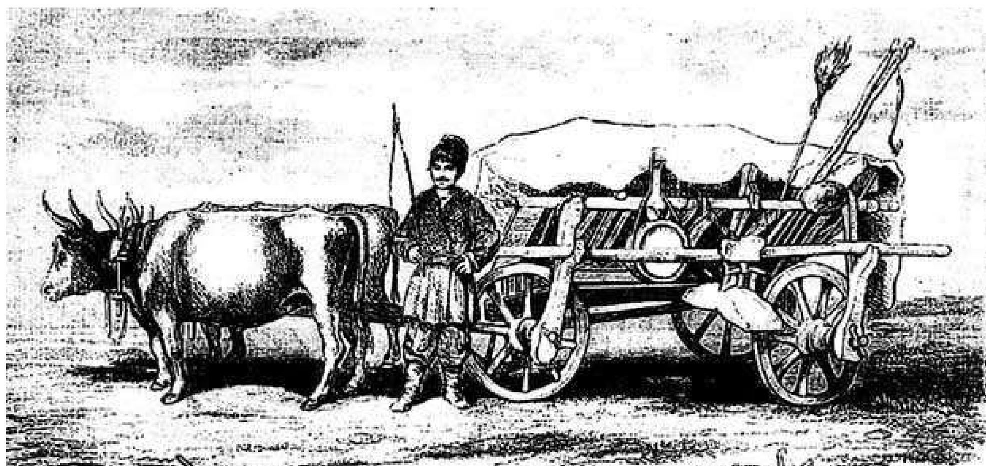


Рис. 6. Чумацький віз

Денний перехід караванів зазвичай становив 25-35 км, хоча за нагальної потреби, знайомими дорогами, зі змінними кіньми, вершники могли подолати за день навіть відстань між Черніговом та Києвом у 140 км [Моця].

З княжих часів відомий прообраз дорожньої та поштової служб – мостова і повізна або гужова повинність: тяглове населення мусило утримувати в порядку шляхи, надавати княжим посланцям транспорт, харчі та нічліг. Для цього створювали спеціальні слободи, тобто селища, звільнені від інших повинностей. А з XIII ст. владою Золотої орди було влаштовано сакми – постійні шляхи з поштовими станціями – «ямами», про які в російській мові нагадує слово «ямщик».

Дорожній примус – середньовічний звід правил міжнародної торгівлі, який зобов'язував транспортувати товари лише державними шляхами, через митниці. Це полегшувало контроль торгівлі, збирання податків, а також певною мірою гарантувало безпеку й відшкодування збитків. Відомі випадки санкціонованого урядом розгрому караванів контрабандистів, що порушували ці правила.

Важлива роль шляхів у житті суспільства перегукується, зокрема, з назвою провідного середньовічного суспільного стану – шляхти. А чумацтво з XV–XVI ст. до кінця XIX ст. стало українською національною версією мандрівного купецтва. До нас дійшли назви кочових та чумацьких шляхів: Злодійський (де нині автодорога Київ – Переяслав – Золотоноша – Кременчук), Муравський, Чорний (він же Польський – від Перекопу до Варшави), Кучманський, Соляний, Залозний, Волоський [Тищенко, 2011, стор. 49–62]. В юності чумакував разом з батьком Тарас Шевченко. Саме з чумацтва починав підприємницьку діяльність Артемій Терещенко – засновник славетної української династії. Навіть небо України перетинає Чумацький шлях, посипаний сіллю.

«Аналіз доріг і шляхів довкола Києва, позначених на плані 1799 р., засвідчує, що головні магістралі, відомі й за писемними джерелами XVI–XVIII ст., сформувались ще у князівський час і функціонували багато століть. Серед них дороги з Києва на північ (на Вишгород), на захід (на Білогородку), на південний захід (на Васильків), на

південь (на Трипілля), на південний схід (на Бориспіль) та на схід (на Бровари). На кожному з цих шляхів стояли шинки, серед найвідоміших з яких – лівобережні Дарницький та Красний трактир» [Козюба, Вортман].

Сумна приказка свідчить, що здавна *головні біди Русі – дурні та дороги*. Але міждержавна конкуренція змусила поступово засвоїти наполеонівську мудрість: *шлях до серця лежить через шлунок*, а отже впорядкування доріг і постачання зміцнює державу. З XVIII ст. в Російській імперії стали прокладати верстові тракти, вздовж яких встановлювали смугасті верстові стовпи, облаштовували поштові станції, трактири з червоними ліхтариками та іншу інфраструктуру. Є цікаві статті щодо історії доріг та пошти в Російській імперії XVIII-XIX століть [Гольц, Кочаненков].

Від французької назви вапна у XIX ст. дороги з поліпшеним твердим покриттям стали називатися «шосе». В зв'язку з розширенням Російської імперії і відродженням Київщини після тривалого занепаду, характерною рисою стало прокладання прямих вулиць і доріг. Цьому сприяли розвиток транспорту, дорожніх служб, машинобудування, картографії. Наочні приклади – планування кварталів тогочасної забудови, а також шосе на Чернігів і Житомир.

Оглянемо цікавинки щодо історичних шляхів по основних напрямках Київщини.

Печерськ

«В 1706 году, во время постройки Киево-Печерской крепости гетманом Мазепой найден клад из 2380 куфических монет… В 1851 году при постройке Печерской крепости найден был сосуд, наполненный серебряными дирхемами, числом от 2 до 3 тысяч… от конца VIII до начала X столетий… По огромному количеству экземпляров, найденных в этих кладах, мы ясно видим, какая обширная торговля велась в то время между Киевом и Туркестаном…» [Антонович]

В аналізі топографії Печерська IX–XII ст. перелічено переправи через Дніпро: в районі Труханового острова (яку автор ототожнив з легендарним Києвим перевозом), в районі Видубичів та менш популярна – напроти Аскольдової могили [Козюба]. Перша з них була спрямована до Чернігова, а останні до Переяслава. Києвознавець Лідія Пономаренко міркувала про походження назви Видубичі: *«…вірогідним є припущення, що в цій місцевості "видибали" – приставали до берега човни… У 2-й пол. 11 ст. київський князь Всеволод Ярославич заснував поблизу своєї заміської резиденції (Красний двір) Видубицький Свято-Михайлівський монастир… Від Наддніпрянського шосе до монастиря веде вул. Видубицька, яка виникла, ймовірно, ще за часів Київської Русі.»* Чи не про переправу нагадують назви Княжий затон та Срібний кіл?! Адже згідно давнього звичаю, срібним гвіздком починали й завершували важливі будівництва, щоб уберегти від нечистої сили. За контроль над переправами сотні років з Видубицьким монастирем конкурувала Києво-Печерська лавра. А поряд розміщувалися резиденції правителів, починаючи з Аскольда.

В історичній місцевості – урочищі Наводничі (Неводничі) перевіз (пором) через Дніпро існував ще у глибоку давнину. Наводницькою балкою пролягав один з небагатьох зручних узвозів через придніпровські кручі. Старонаводниицька вулиця з XVIII ст. відома як головна дорога з Києва до Лівобережжя та Москви (про що нагадувала назва сусідньої Московської вулиці). Неподалік було споруджено Дарницький залізничний міст (1870), а згодом кілька тимчасових «стратегічних» мостів (до яких вело Стратегічне шосе), новий Дарницький залізничний міст (кінець 1940-х

років), міст Патона (1953), Південний міст (1990) і так званий міст Кирпи (2011).

Близько 1842 р. було забруковано центральні вулиці Печерська, 1848 року реконструйовано старовинний Спаський узвіз (нині Дніпровський) від Великого Микільського собору до древньої переправи – місця будівництва Миколаївського ланцюгового мосту (1853), де нині міст метро (1965).

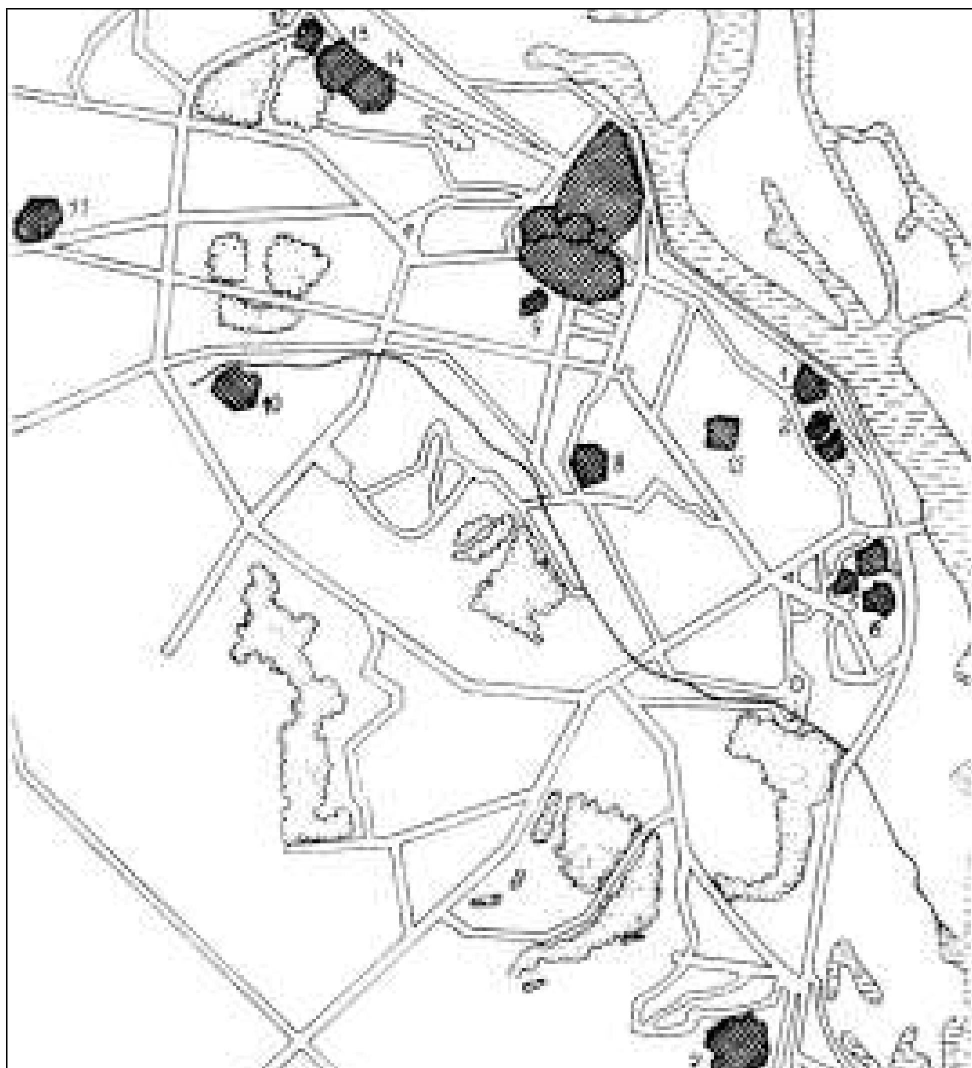


Рис. 7. Схема розміщення районів давньокиївської околиці: 1) Угорське, 2) Берестове, 3) Печерський монастир, 4) Красний двір, 5) Звіринецькі печери, 6) Видубицький монастир, 7) Китаїв, 8) Предславине, 9) Язинь, 10) Шелвове, 11) селище в районі станції метро Берестейська, 12) Кирилівський монастир, 13) Дорогожичі, 14) Лиса гора, 15) Клов. (за І.Мовчаном)

Володимирський узвіз прокладений на прохання і коштом жителів Подолу, оскільки старий Дмитрівський узвіз понад струмком Хрещатиком був надто крутий. Роботи почали у 1711 р. прорізанням Михайлівської гори, упоперек так званого Старого Печерського шляху, який з'єднував Поділ з Печерськом [Сементовский, цит. за М. Рибаковим]. З контексту можна припустити, що Старий шлях пролягав від печерських переправ через Дніпро, Наводницькою балкою та верхньою терасою правобережжя, Верхнім містом повз Поділ та далі на захід.

Ймовірно, саме цим шляхом в IX ст. з Поволжя на Дунай рухалося плем’я Білих Угрів, про що згадано в руських літописах. Спогадом про це залишилися назви урочища Угорське, а також річки Либідь – за іменем угорських воєвод [Пятигорский].

Невеличка фортеця Скородум, приблизно з 1654 по 1752 роки, стерегла Старий шлях на височині, в районі нинішньої арки Дружби народів [Звід, стор. 1098].

Існує переказ, що Володимирський узвіз для сполучення фортифікацій Старого міста і Печерська наказав прокопати Петро I, залучивши на роботи ченців. А коли настоятелі монастирів нарікали, що їх справа молитися, то він начебто відповів: *«Копайте, а я за вас за всіх помолюся!»*

Печерськ і Старий Київ з’єднував також Іванівський шлях, приблизно по трасі нинішньої вулиці Інститутської [Звід, стор. 566].

Верхнє місто

Судячи з археологічних знахідок, на плато в районі нинішніх Михайлівської та Львівської площ протягом тисячоліть змінювалися поселення та шляхи різних народів та культур. В околицях знайдено велику кількість римських денаріїв II–IV століть, зокрема Кудрявцівський скарб 1875 року – близько 4 тисяч монет! В районі Золотих воріт у 1913 р. знайдено скарб близько 3 тисяч арабських золотих дирхемів і 6 золотих браслетів домонгольського часу. Золоті ворота і Софійський собор нагадують про древній важливий шлях на Візантію.

В 1996 г. объекты трипольского поселения, окруженного укреплениями, обнаружены в усадьбе Торговой палаты на ул. Стретенской. В 1970-е объекты трипольской культуры фиксировали В. О. Круц и М. Ю. Брайчевский в районе Львовской площади. Это доказывает – пространство вдоль склона горы от Львовской площади до града Кия включительно некогда занимало огромное трипольское поселение…

Огромный овраг еще в конце XVIII в. проходил по Михайловской площади к зданию Министерства иностранных дел (бывшее здание обкома КПСС). Засыпали его лишь в XIX в. На плане 1695 г. по его дну проходит дорога, ведущая через калитку в крепости вниз по склону горы на Почтовую площадь, возле которой в XVI–XVII вв. находился Спасский перевоз через Днепр. По мнению ряда авторов, эта дорога и есть летописный Боричев спуск, по которому князь Владимир велел тащить к Днепру идола Перуна…» [Климовський].

Топонім княжих часів «Бабин торжок» позначає чи не найстаріший руський літописний ярмарковий майдан, біля святилищ на перетині древніх шляхів.

Паралельно сучасній вул. Стрітенській, археологами виявлено мощення вулиці XII-XIII ст., ретельно пригнаними колодами товщиною 20-30 см у два перпендикулярні шари [Звід, стор. 1699]. Звісно, таке коштовне дорожнє покриття було можливе лише на деяких центральних міських вулицях, згодом просмерджувалося продуктами життєдіяльності й щонайбільше за 15-30 років потребувало оновлення.

«За часів княжої Русі на древньому шляху до Західної Європи, паралельно оборонному валу Верхнього міста, пролягла вулиця від Софійської (Батиєвої) брами до Жидівської (Львівської). Далі, на північний захід від «міста Ярослава», відразу за Жидівською (пізніше Львівською) західною міською брамою, вздовж пагорбів до Глибочицького узвозу, на території мисоподібного плато, тягнувся Копирів кінець – густонаселений ремісничо-торговельний посад. Його згадано у літописах під 1121, 1140, 1147, 1150, 1151, 1162, 1202 рр. Тут зберігся мало досліджений потужний культурний шар, насичений матеріалами княжого часу: залишками жител, господарських будівель, мурованих соборів» [Івакін, Климовський].

З XV ст. по давньому шляху на захід, вододілом між долинами Глибочиці та Либеді, пролягла Львівська вулиця (нині Січових стрільців). У 1795 р. фортечну Львівську (Жидівську) браму замінили Житомирською заставою, а Львівською названо вулицю через Верхнє місто від Печерської (Лядської) брами. В середині XIX ст. будівництвом «Київського Пентагону» – Присутственних місць – від Львівської відділили Малу та Велику Житомирські вулиці, а новий прямоїжджий шлях на захід проклали бульваром від Бессарабської площі.

Поділ

По аналогії з історією походження ряду європейських міст, деякі дослідники обстоюють спірну версію заснування на місці Подолу в I ст. військового табору римських легіонерів імператора Траяна [Єрофалов]. Начебто, ще аж у XVIII ст. про це нагадували траси вулиць. Археологічні дослідження дають більш обґрунтовані відомості щодо плану давньоруського Подолу [Тараненко]. Про тутешніх ремісників свідчать назви урочищ Гончарі й Кожум'яки. З глибокої давнини тут були гавань і торжище. На це вказують, зокрема, скарби римських монет I–VI ст., знайдені поблизу гирла Глибочиці та біля Кирилівського монастиря [Ляскоронський].

Цей найважливіший район древнього Києва відродився незабаром після Батиєвого нашестя [Івакін]. Про напрямки древніх вулиць нині нагадують лиш кілька старовинних кам'яних будинків, які стоять навкіс щодо решти забудови, оскільки середньовічний Поділ було вщент спалено вогненним штормом 1811 р.

З Верхнім містом Поділ сполучали узвози, відомі з середньовіччя як Андріївський та Вознесенський, від назв церков. Також з XVIII ст. відома вулиця Глибочиця, вздовж однойменного струмка, по давньому узвозу від Подолу до Житомирського шляху, далі через Либідь дорогою на Васильків. З 1910 р. по ній їздить трамвай.

У 1679 р. був побудований Києво-Подільський міст на поромах і плотах. Сподвижник Петра I Патрік Гордон, який жив у Києві в 1684–85 рр., повідомляв, що міст наводили у квітні, а розводили в жовтні, тримали його 150 якорів. Проїзд по мосту був платним. [Рибаков].

Посилаючись на план Києва від 1693 р., що зберігався в Московському головному архіві МЗС, історик і археолог П. Лебединцев писав: *«…в конце Борисоглебской улицы, напротив стоявшей здесь Духовской церкви, был перекинут мост с набережной через Почаину на косу, а путь с косы против Рождественской церкви сворачивал на другой мост, устроенный с косы через Днепр к противоположному черниговскому берегу…»* [Лебединцев]. Підтвердженням цього, на мапі підполковника Ушакова 1695 р. позначені піщана коса і мости.

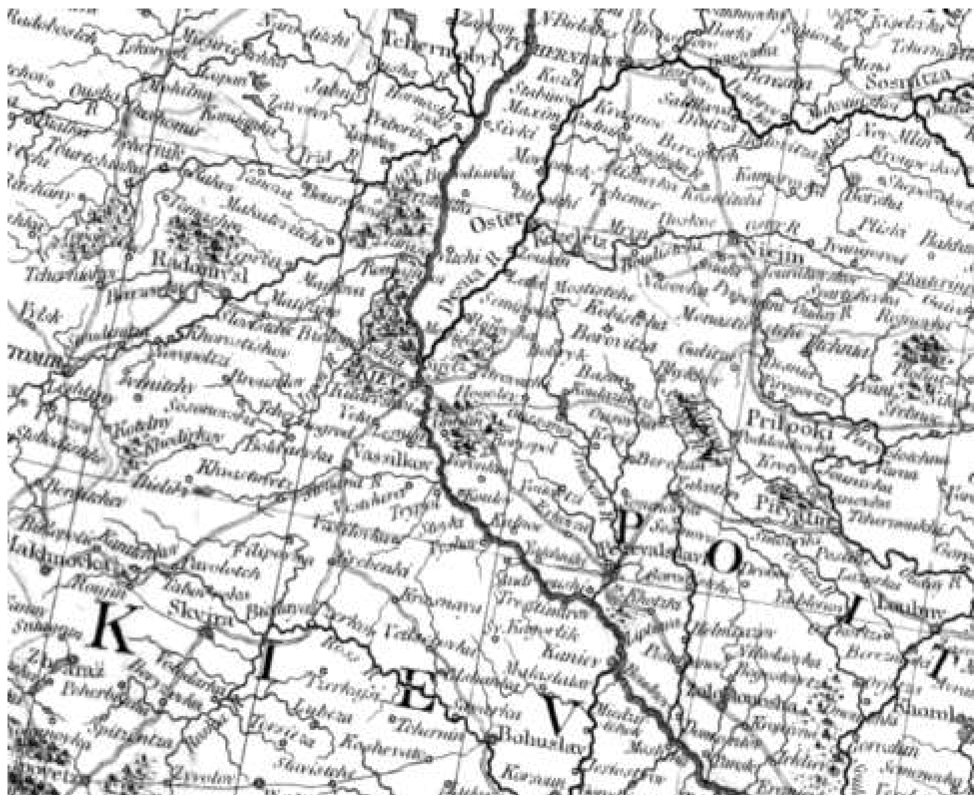


Рис. 8. Фрагмент карти 1806 року з сайту Національного архіву Швеції
sok.riksarkivet.se/bildvisning/K0021235_00001

Звісно, дерев’яні мости потребували капітального ремонту, а то й повної відбудови після весняного льодоходу, який на Дніпрі трапляється мало не щороку.

У 1712 р. було прорито судноплавний канал, про який нагадують топоніми Пробитець і Чорторий: *«Для сокращения пути в объезде оной земляной косы прокопан был при повороте Днепра прямо к Притыке канал, куда скоро все течение реки устремилось, и повремени Днепр, так сказать, поглотил сию Почайну, срезав слабую земляную бывшую между ними преграду. С тех пор Днепр стал протекать у самого Подола и беспрестанным отмыванием берегов весьма приметно умалил сию часть города: считают около 300 домов убылых.»* [Берлинский].

Наприкінці XVIII ст. *«слід відзначити добре заселений шлях на Вишгород, уздовж якого існували села Плоське, що простягалося від міських укріплень до Кирилівського монастиря, за Сирцем – Куренівка і Пріорка, які вже на той час зрослися… На кожному з цих шляхів стояли шинки…»* [Козюба, Вортман]

1797 року на Поділ з польського Дубно було перенесено Контрактовий ярмарок, який колись діяв у Львові. Значну частку оборотів становили операції з нерухомістю, кредити, традиційна торгівля зерном. Від середини XIX ст. з’явилася значна торгівля цукром, що принесло Києву славу «цукрової столиці» [Гуржій].

Рис. 9. Околиці Києва у 1760–1790-ті роки. (за Д. Вортманом)

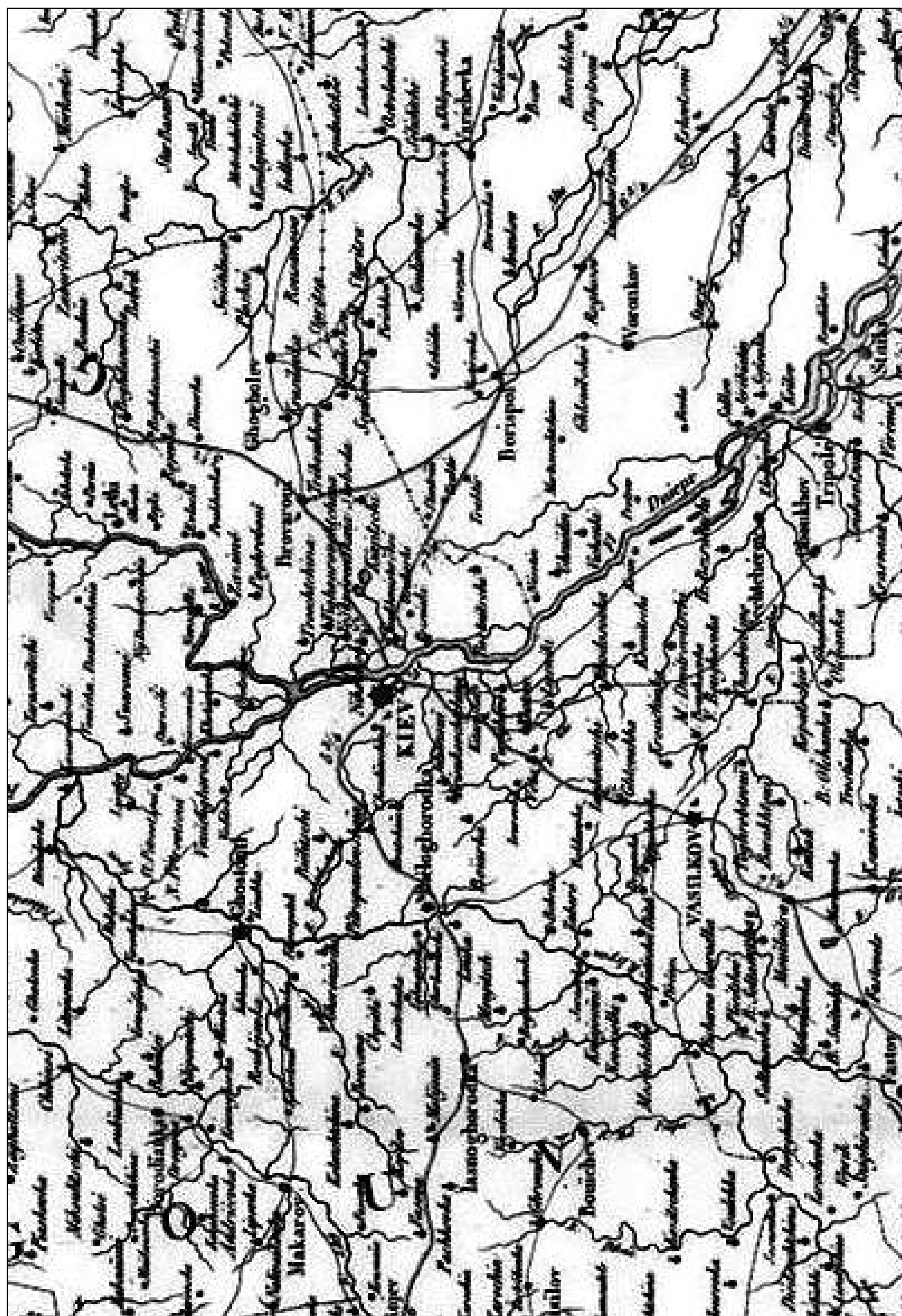


Рис. 10. Фрагмент французької карти 1812 року

ПЛАНЪ окрестностей КІЕВА.



Рис. 11. План околиць Києва XIX ст.

Поліський північно-західний напрям, автодороги Е373, Р02, Р69

«Археологічні знахідки засвідчили, що найдавніше заселення Оболоні відноситься до епохи розвинутого неоліту 4 – першої половини 3 тис. до н.е. Вони існували в окремі періоди епохи міді-бронзи. В ряді пунктів відзначено сліди перебування людини в ранньозалізному віці, а саме чорноліської культури 8-7 ст. до н.е., а також перехідної пори від чорноліської культури до ранньоскіфського часу, датовані 7-6 ст. до н.е.» [Шовкопляс].

З багатьма доленосними історичними подіями пов'язані дороги на захід та північ, вздовж Дніпра, які здавна перетиналися на Дорогожичах [Назаренко]. В цій місцевості з XII ст. був відомий Києво-Холмський шлях [Терещук].

У 980 р. військо північно-руських земель на чолі з молодим князем Володимиром Святославичем та його дядьком, воєводою Добринею, влаштувало «окопи» в районі нинішнього стадіону «Спартак», який доречніше було б найменувати іменем легендарного руського богатиря [Членов]. В XII ст. тут була митниця і споруджено Кирилівську церкву – один з найдавніших храмів Русі. Збереглися малодосліджені печери. Оскільки служителі нової релігії захоплювали традиційні святилища, де звикли збиратися прихожани, отже, слід припустити, що на тутешньому перетині важливих шляхів стояли ідоли-баби, які й дали назву Бабиному яру? Як версія походження назви згадується також «шалена баба-шинкарка». Отже, був ще й трактир?

У молодому київському районі Виноградар проспект Правди проходить по старовинній дорозі на Мостище – Гостомель – Малин, сусідній проспект Свободи має продовженням просіку на лісовий хутір Мощун. Вони вказані на картах початку XIX ст. [План города Киева]. Варшавське шосе і Києво-Ковельська залізниця спрямовані на древні міста Малин, Коростень, Гульськ. У двох останніх збереглися великі підземелля сталінських часів, споруджені напередодні Другої світової війни.

На території Вишгорода виявлено рештки неолітичних поселень V–III тис. до н.е., доби бронзи II тис. до н.е., поселення і кургани раннього залізного віку VII–VI ст. до н.е. Здавна, протягом століть, тут діяв потужний гончарний центр. В урочищі Межигір'я та біля села Жукин знайдені прикраси II–III ст. н.е.

Княжий Вишгород – «Ольжин град» – своєю появою та важливим значенням зобов'язаний переправі через Дніпро, на шляху з Києва до Чернігова. Розквіту Вишгорода сприяло спорудження у 1115 р. найбільшого храму Русі – усипальниці св. Бориса і Гліба, а також переправі через Дніпро, в напрямку на Чернігів, на літописному «Шляху Мономаха» [Казаков та інші]. Перший у нову добу історик Києва Максим Берлинський писав: *«1115 г. Для облегчения же приходящих на поклонение к мощам сим святым (Бориса и Глеба) был сделан противу Вышгорода через реку деревянный мост»*. [Рибаков].

Далі на північ, на шляху вздовж Дніпра, назва сусіднього с. Лютіж нагадує про літописного варяга Люта, загиблого у цих місцях близько 980 року – сина воєводи Свенельда, який служив княгині Ользі та її сину Святославу Ігоревичу [Членов].

Поблизу с. Козаровичі, знайдено укріплення пізньотрипільського часу (III тис. до н.е.) діаметром 60 м, а також потужний залізодобувний і залізообробний центр часів Зарубинецької культури, рубежу н.е. Назва селища, ймовірно, вказує на його хозарське походження [Тищенко, 2011, стор. 462]. Вздовж древніх шляхів донині збереглися ремісничі назви селищ: буда (випалювання деревного вугілля), рудня (металургія), гута (виробництво скла).

Чернігівський північно-східний напрям, автодорога Е95

Місто Бровері (пивовари!), за легендою, засноване Солов'єм-Розбійником. Його переміг Ілля Муромець, чиї мощі зберігаються в Ближніх печерах Києво-Печерської лаври. 1703 року через Бровері було встановлено поштову дорогу Київ – Москва. 1777 року на Глухівському тракті в Броварах для поштарів-гінців були дві стайні по четверо коней, а на розвилці нової поштової дороги до Борисполя і Полтави діяли заїжджі двори та шинок. В 1820-ті рр. побудоване шосе на Москву [Гольц].

Давня дорога з Києва пролягала берегом Десни до княжого міста Остра. Згодом Остер поступився сусідньому Козельцю: спершу стараннями славетних Розумовських, а в XIX ст. завдяки новому «прямоїжджому» шосе Київ – Бровері – Чернігів. Відомий київський краєзнавець А. Халепо згадував, що частина його була вимощена славетною київською жовтою цеглою.

Розвилка євромагістралей Е95 і Е101 знаходиться біля села Чемер. Подібні назви, що нагадують про кіммерійців та кельтів, зустрічаються в багатьох країнах, наприклад Кемер в Туреччині, Кемері в Латвії [Тищенко, 2008, стор. 139].

Лункі закінчення старовинних топонімів Ніжин, Батурин, Чигирин, Малин, Коростень, а також славетних прізвищ Галаган, Дараган, мають численні співзвуччя в історії Західної Європи, наприклад Лондон і Магеллан. Старовинна назва Сіверської землі свідчить про зв'язки зі Скандинавією [Тищенко, 2011, стор. 261].

Ніжинський скарб із 1312 римських денаріїв IV ст., знайдений у 1873 р. – одне зі свідчень обширних зв'язків задовго до утворення Княжої Русі. Ще одною археологічною сенсацією стали знайдені у 1852 р. на ніжинській околиці 233 срібники з образом Володимира Хрестителя та княжим тризубом, оскільки до цього давньоруських монет взагалі не було відомо. Вони зберігаються у Санкт-Петербурзькому Ермітажі, де понад півстоліття працював провідним нумізматом один з колишніх очільників Ніжинського краєзнавчого музею Іван Спаський.

З кінця XVII ст. значну роль у торгівлі та економічному розвитку краю відіграла ніжинська грецька колонія. Чи не завдяки грецьким купцям з їх міжнародними зв'язками, Ніжин протягом століття був торгівельною столицею Лівобережжя?

Прилуцький, Пирятинський та Переяславський східні напрями, автодороги Е40, Н07, М03, Н08

Внаслідок крутого повороту Дніпра, який утворює величний і важкодоступний Трахтемирівський півострів, з початку II тис. до н. е. ця місцевість набула надзвичайно важливого значення як вузол шляхів і культовий центр [Кириченко]. Назва «Трахтемирів», колись відома як Терехтемирів, по аналогії з тюрко-булгарськими словами «Терек» і «темир», ймовірно, означає «залізна ріка»?

У цих краях збереглася велика кількість древніх курганів та валів. Відомий топонім «Бориспільський степовий коридор», завширшки до 40 км, яким ще з доби бронзи рухалися кочові племена. Зарубський кам'яний брід через Дніпро оточений городищем діаметром близько 20 км, ймовірно, скіфського походження [Мурзин, Ролле].

Тут здавна розвинулося землеробство. Зокрема, вже з I тис. до н.е. відомо про експорт пшениці. [Гордієнко, стор. 21]. Археологічна сенсація сталася у 1960-61 роках, коли на торфорозробках в долині р. Супій, поблизу с. Піщане Золотоніського району, робітниками було знайдено 15 бронзових посудин грецького виробництва,

рештки човна та скелета чоловіка середземноморського антропологічного типу, датовані кінцем VI – початком V ст. до н. е. [Ганіна]. Цьому яскравому свідченню культурних і торговельних зв'язків між прадавнім населенням краю і давньогрецькими містами присвячена поема Ліни Костенко «Скіфська Одисея».

У VII–XIII ст. зі столиці Волзької Булгарії вододілами пролягав важливий торговий шлях, з яким практично збігається сучасна автодорога Київ – Суми – Курськ. Вздовж нього збереглися сліди городищ, де каравани зупинялися для відпочинку і торгівлі [Моця]. Крайнє західне булгарське городище на цьому древньому караванному шляху називалося Карсун, що тюркською якраз і означає «окраїнне охоронне укріплення». Подібно ж були названі відомі порубіжні міста Корсунь і Херсон.

Цей шлях проходив неподалік знаменитого Більського городища VII-III ст. до н.е. та ще цілої групи значних пам’яток скіфської доби [Мурзин, Ролле].

Кажуть, назва р. Трубіж нагадує про сурми (труби), якими купці скликали на ярмарки. Переяслав перегукується назвою з болгарським містом Преславен град (нині Великий Преслав). Є версія, що Велика київська княгиня Ольга за походженням – болгарська княжна [Зельцер, Цветков]. А ім’я Щек легендарного співзасновника Києва співзвучне з родовим іменем Чок булгарських воєвод IX ст. [Пятигорский].

«Переяслав постав на давніх торгових шляхах, що з’єднували Середнє Подніпров’я з Кавказом, Середньою Азією, Кримом та Візантією. Переяславська фортеця прикривала одночасно Дніпровські переправи – Зарубські броди та брід через Трубіж, що згадується у літописі. Цей брід був практично єдиним місцем переходу через широку заболочену заплаву річки протягом багатьох кілометрів вглиб плато, а отже, найзручнішим маршрутом проходження сухопутного шляху вздовж Дніпра» [Бузян та ін., стор. 70–71].

Здавна тут відома стратегічна переправа, що забезпечувала постійний зв’язок Правобережжя з Лівобережжям. Найвідоміші броди між Трахтемировим і Монастирком. У 1708 р. гетьман Мазепа писав до графа Головіна: *«... між Переяславом і Трахтемировим два броди такі проявились, що люди через них возами їздять»*. Можливо саме завдяки цим бродам Трахтемирів і одержав свою назву як «мировий тракт», тобто місце, де сходяться головні шляхи. [Петрашенко].

Слово «шлях» запозичене з німецької мови не пізніше XVII ст. *«В часи Великого Князівства Литовського за рахунок держави, при участі місцевого населення, для руху гужового транспорту споруджувалися гостинці – широкі биті або возові шляхи з упорядкованою проїзною частиною, як правило, обсадженою з обох боків деревами. Як свідчить сама назва гостинця («гість» – мандрівний купець) – це були головні торгові магістралі, що сполучали великі міста ВКЛ та сусідніх країн…*

Переяславська дорога, ймовірно, наступниця Соляного, Залозного чи Злодійського шляхів, з’єднувала Переяслав, Золотоношу і Кременчук і засвідчена ще картами XVIII ст. Наприкінці XIX – початку XX ст. вона була відома на Черкащині як Стовпове. Ще у середині 1960-х рр., до асфальтування, це був типовий битий шлях, часто заглиблений до 1 м і більше, так зване «корито», поверхня якого була надзвичайно твердою, «вбитою», заїжджeною до чорного кольору з антрацитним блиском…

Основними дорожніми артеріями України XVIII – початку XX ст. була ціла система так званих «битих шляхів», що використовувались подорожніми і чумаками. Значна їх частина була заасфальтована всього кілька десятиліть тому. До них належить Трипільський гостинець (Київ – Трипілля – Канів – Черкаси)…» [Сиволап]

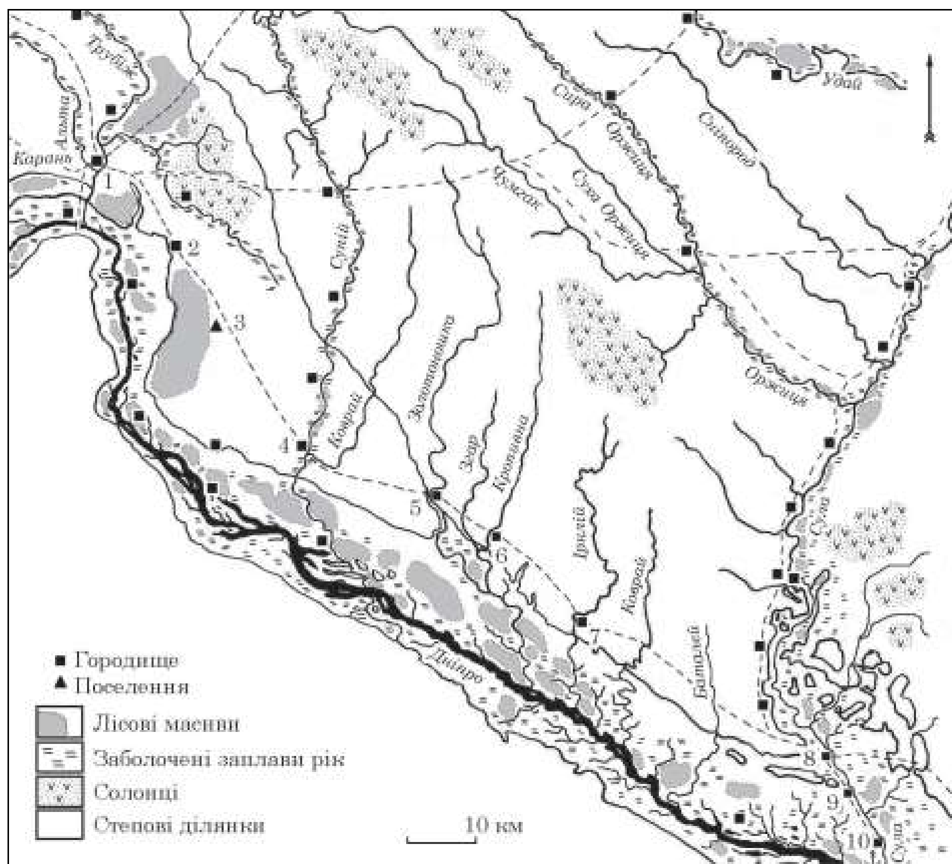


Рис. 12. План-схема регіону на схід від Трахтемирівського півострова: 1 – Переяслав; 2 – Циблі; 3 – Хоцьки; 4 – Піщане; 5 – Золотоноша; 6 – Кропивна; 7 – Іркліїв; 8 – Жовнино; 9 – Жовнино II, уроч. Палянівщина; 10 – Воїнська Гребля (за О. Прядко)

Легко собі уявити непролазне бездоріжжя, яке по кілька разів на рік утворювалося на подібних дорогах після дощів або танення снігу. А оскільки у пересічних селян коні не були підковані а вози не мали металевих шин, то й дороги з твердим покриттям не набагато полегшили перевезення [Гольц].

Ржищівський і Корсунський південно-східні напрями, автодороги Р19, Н01

Від переправ через Либідь, неподалік її гирла, пагорбами над долиною Дніпра здавна пролягали дороги. Про них нагадують назви Добрий та Голосіївський шлях (вул. Генерала Родімцева). В цьому напрямку зафіксовані поселення трипільського, скіфського та пізніших часів, зокрема Китаївське, Чапаївське (Віта Литовська), Пирогівське, Ходосівське, Трипільське тощо. Назва Китаїв, тюркського походження, означає «місцевість за укріпленням» і теж свідчить про древнє городище. Донині деінде в київських околицях збереглися архаїчного виду ділянки древніх, глибоко

наїжджених шляхів в тіснинах поміж схилами ярів чи оборонними валами: поблизу Голосіївського та Китаївського монастирів, Совських ставків тощо.

На Київщині відомі сліди діяльності неандертальців епохи муст'є, понад 100 тис. років тому! Лишається здогадуватися, чи назва села Кременище, де виявлені сліди поселень VII–VI ст. до н. е., пов'язана зі спогадами ще аж про кам'яні знаряддя праці? Дефіцитний в наших землях кремінь до появи металургії могли використовувати навіть як платіжний засіб.

Біля Старих і Нових Безрадичів, в урочищах Містечко і Стрілка виявлено поселення трипільської культури (IV–III тис. до н. е.) та Черняхівської культури, досліджено курганний могильник, поселення та городище часів Княжої Русі, знайдено срібні римські монети Траяна, Антонія Пія, Фаустини, Комода.

Починаючи від Трипілля дніпрова течія все дужче відхиляється на схід, оминаючи перші кручі Українського кристалічного щита. Тож недарма тут здавна споруджували фортеці. В княжі часи вони контролювали шлях «З варяг у греки», тут були важливі гавані. Назви Треполь (Трипілля, грецьке «Три міста») та Халеп (Халеп'я) нагадували про славетні близькосхідні міста Тріполі та Алеппо.

Назва Витачева, згаданого близько 950 р. Костянтином Багрянородним в трактаті «Про управління імперією» перегукується з болгарським Видичевим градом на Дунаї, згаданим у XIV ст. в «Списку руських міст далеких і близьких». Слово співзвучне давньоісландській назві сигнального багаття [Тищенко, 2011, стор. 390].

Поблизу села Стайки, неподалік решток поселення Трипільської культури, знайдено скарб у тисячу срібних римських монет II ст.

Дороги вздовж дніпрових круч вели до Трахтемирівського городища біля кам'яного Зарубського броду. Пагорб на кінчику Трахтемирівського півострова, на мису біля Зарубинців, увінчаний хрестом з місцевого каменю-пісковику, називається гора Батура, себто Богатиря. 1223 року біля Зарубського броду руське військо дало перший бій монголам на дальніх підступах до Києва.

Васильківський південний напрям, автодорога Е95

На пагорбі між Феофанією та с. Хотів у скіфські часи (близько VI ст. до н.е.) було укріплене поселення площею понад 30 га. Городище, обнесене земляним валом заввишки близько 3 м і глибоким ровом, мало оборонні башти з дерева і три захищені в'їзди. Вздовж валів були розміщені наземні житла з дерев'яних конструкцій, обмазаних глиною, з подальшим її випаленням. Жителі були землеробами і скотарями. В центральній частині городища, вільній від споруд, захищені від хижаків та злодіїв, розміщувалися худоба та городи. Рештки грецької кераміки свідчать про зв'язки з містами Причорномор'я. У 2016–2017 рр. архітектурно-археологічна експедиція Інституту археології НАНУ проводила рятівні дослідження в історичній місцевості Феофанія, на традиційній (з часів скіфів і Княжої Русі) трасі на південь: через Васильків, Білу Церкву, Умань, і далі на Одесу [Землеробство].

В цьому напрямку, на додачу до незчисленних древніх курганів та городищ, якими помережена наша земля, привертають увагу легендарні Змієві вали. Про них розповідає казка про Змія та Микиту (або Кирила) Кожум'яку. Про них у 1848 р. писав у своєму «Обозрение могил, валов и городищ Киевской губернии» київський губернатор-мільйонер Іван Фундуклей, родом з ніжинських греків. Солідні дослідники вживають назву Довгі вали, оскільки їх протяжність в українських землях ся-

гає тисяч кілометрів. Їх порівнюють зі спорудами римського Лімесу та з Великою Китайською стіною. За своїми розмірами вони значно перевершують навіть найбільші скіфські городища. І за плануванням різко відрізняються: скіфські укріплення замкнені, майже кільцеві, а Змієві – лінійні. У трикутнику Київ – Житомир – Черкаси вони простяглися на сотні кілометрів у довжину та десятки кілометрів у глибину оборони, ешелонованої до п'яти рубежів, а фронтом звернені на південь – південний захід [Вортман, Кучера, Моргунов 2009].

Великі київські князі Володимир та його син Ярослав підкреслили виключне значення цього напряму на Візантію спорудженням Софії Київської та Великих (Золотих) воріт, за прикладом Єрусалима та Константинополя-Цареграда. В «Повісті минулих літ» під 1037-м роком згадано зведену Ярославом на київських Великих воротах золотоверху Благовіщенську церкву.

Шлях від них вів бродом через Либідь до міста-фортеці Васильєва (нині – Василькова). Володимир Хреститель нарік його саме тим іменем, яке обрав собі у хрещенні – іменем візантійського імператора-басилевса, в якого добився руки його сестри. Цим князь наче «побратався» з імператором. А Корсунь на Росі назвою перегукується з Корсунем Таврійським (древнім Херсонесом), пограбованим княжим військом близько 989 р.

1032 року на тому ж древньому шляху князь Ярослав Володимирович «Мудрий» заснував місто Юр'єв (Білу Церкву), во ім'я свого небесного покровителя Георгія Побідоносця. Васильків і Юр'єв стали опорними фортецями у системі Змієвих валів.

За переправами через Рось гостинець пролягав на південь, вододілом між басейнами Дніпра та Південного Бугу. Біля Чорноморського узбережжя він розгалужувався: на схід, через здавна відому Таванську переправу в пониззі Дніпра – до Криму, а на захід – в напрямку древнього Аккермана (Білгорода Дністровського) [Івакін]. Чи не про це, далеким відлунням, нагадувала назва Білгорода на Ірпені?

Втім, «білими», як і «слободами», здавна називали поселення, звільнені від певних повинностей. В російському діловому листуванні XVII ст. трапився такий зворот: *...«велели им тою деревню во всём <u>обелить</u>: податей, и кормов, и подвод, и наметных всяких столовых и хлебных запасов, и городовые поделки, и в мостовщину, и в иныя ни в какия подати имати с них не велели»...*

Про старий тракт нагадують назви сіл Віта Поштова та Митниця. Саме у цьому напрямі в другій половині XIX ст. було прокладено одну з перших на підросійських українських землях залізницю Одеса – Київ.

Дошукуючися древніх зв'язків нашої землі з Римською імперією, історик архітектури Борис Єрофалов намітив ймовірний шлях легіонерів імператора Траяна з Придністров'я до Київщини, протяжністю 10 денних переходів, через нинішні Бердичів, Фастів та Васильків [Єрофалов].

Білогородський південно-західний напрям, автодорога Р04

Вздовж річок Либідь та Сирець археологами відкрито низку давньоруських укріплень, які утворювали оборонну лінію околиць Києва у XI–XIII ст. [Овчинников]. А може й раніше? Чи не тому назва Сирець, як і деяких інших річок, співзвучна скіфсько-перському слову «щит» (серет)? Назву Ірпінь можна пояснити як «кельтський рубіж», по аналогії з назвою Ірландії, що означає «земля ірландців-кельтів» [Тищенко, 2008, стор. 26].

Ці рубежі втратили оборонну роль наприкінці XVIII ст., після остаточного поділу Польщі і прокладання нових шляхів на захід. А наприкінці XIX та на початку XX століть саме долинами Либеді й Сирця прокладено залізниці, які мали велике економічне й військове значення. І саме по древніх скіфських, Змієвих і княжих валах у 1929-1941 рр. було споруджено потужний оборонний рубіж Київського укріпрайону, який протягом близько двох місяців стримував німецький наступ.

Краєзнавчий огляд київської частини Старого Житомирського шляху опублікував свого часу творець і керівник Музею історії Святошинського району Сергій Вакулишин: *«Києву вдалося зберегти всі три найдавніші шляхи: Васильківський (південний), Вишгородський (північний) та Білогородський (західний). Два перші навіть убереглися від перейменувань. Третій, відомий під назвою Старого Житомирського шляху (тому що після стародавнього Білгорода – сучасної Білогородки – повертав на Житомир, а в старовину на столицю Древлянського краю Коростень), складається зараз з чотирьох київських вулиць: Артема* (нині Січових стрільців – В.Л.)*, Дегтярівської, Козелецької та Жмеринської. Саме цей напрямок відомий київський історик і архітектор Юрій Асєєв вважає головним київським трактом. Старий Житомирський шлях набув стратегічного значення в той час, коли Володимир Великий, вокняжившись у стольному місті понад Дніпром, будував інші фортеці навколо Києва, а його син Ярослав ще був дитиною…»* [Вакулишин]

Старим Житомирським шляхом продовжувалися торгові шляхи зі сходу і починалася транс-європейська магістраль Віа Регія – «Дорога королів», яка під назвою «Шлях святого Якова» сягала аж атлантичного узбережжя Іспанії. Дорогою вона перетинала, зокрема, історичні Бурштиновий та Олов’яний шляхи. *«Назва Via Regia відбиває значення цієї магістралі для європейських країн, де вона знаходилася під захистом королівської влади. Весь цей шлях (зокрема, ділянка Перемишль – Краків – Прага – Регенсбург – Трір) був сухопутнім, супроводжувався встановленням твердого покриття (т. з. битий шлях з каменю вапнякових порід) та спорудженням мостів (мостівничі були одними з найважливіших посад серед княжих міністеріалів) і охоронних замків. У X ст., судячи зі статутів австрійських та рейнських міст, основними предметами експорту з Русі були раби (зрештою зі слов'янських рабів сакалиба комплектувалася гвардія кордовських халіфів), мед, віск, хутра, коні, а також сіль, ремісничі вироби (засвідчені археологами), зокрема пряслиця з рожевого овруцького шиферу, залізні навісні замки, глиняні іграшки та писанки. Ввозилися на Русь ремісничі вироби, зброя, кольорові метали, штаби – заготовки з рейнської руди, сукно та предмети розкоші.»* [Войтович]

«На мапі Київської губернії 1821 року показано головний, тоді вже так званий поштовий шлях, що пролягав на захід від Білогородки через містечка й села Мотижин, Рожів, Раковичі, Радомишль, Березину, Студенці – до Житомира. В усіх цих пунктах на мапі позначено поштові станції, де міняли (перекладали-перепрягали) поштові коні, а візники та подорожні перепочивали…» [Малаков].

Житомирський західний напрям, автодорога Е40

На початку 1830-х років від базарної Бессарабської площі, повз будівництво університету, було започатковане стрімке стратегічними шосе на західні землі, до Житомира й далі до Бресту. На карті 1886 р. біля перетину старого й нового Житомирських шляхів єдиною спорудою позначена корчма [Машина…]. Ще в середині XX

ст., коли тут будували шляхопровід, місцевість називали російським словом «Пересечение», хоч мало хто міг згадати старовинне походження цієї назви. *«1827 року Росія організувала поштово-диліжансне сполучення за маршрутом Київ – Житомир – Радзивилів, до тодішнього кордону з Австро-Угорщиною. По всій цій трасі, названій Брест-Литовським шосе, було побудовано в 40-х роках XIX ст. нові муровані поштові станції, що здебільшого збереглися й досі. Відстань між ними становила, в середньому, 20-30 км, з певним урахуванням топографії та можливостей разового кінного переходу. Назва прив'язувалася до найближчого населеного пункту. Перша з таких станцій була на 15-му кілометрі Брест-Литовського шосе, на узліссі. Мала назву «Катеринівка» – від села, яке тепер лежить в межах Києва. Проміжними зупинками від Києва до Житомира були села й містечка, розташовані обабіч шляху: Катеринівка, Гурівщина, Калинівка, Ставище, Кочерів, Коростишів, Березина… Поштові станції будувалися з цегли за типовим проектом видання 1843 року, призначені спершу для тракту Санкт-Петербург – Київ.»* [Малаков].

Для *«…галицько-волинського регіону найбільшу увагу привертав трансконтинентальний шлях з Києва через Пересопницю та Лучеськ на Володимир, відомий як шлях "із хозар в немец"… Важливими свідченнями шляхів сполучення є обстежені експедицією земляні дамби, які насипалися через заплави широких рік. У Володимирі така дамба з дерев'яним помостом – т. зв. "Княжа дорога" провадила від монастиря на Святій горі по заплаві р. Луги минаючи острів з монастирем Св. Онуфрія та виходила на володимирський поділ.*

Ще одна дамба довжиною понад 200 м зафіксована в заплаві р. Стир за 15 км південніше Луцька. Шлях по цій дамбі активно функціонував тривалий період. Відомо, що до початку XIX ст. тут проходив основний поштовий гостинець, що з'єднував Варшаву та Київ через Луцьк та Дубно… Ймовірно, переправа в цьому місці могла існувати вже взимку 1149-1150 рр., коли з боку Муравиці вздовж Ікви та Стиру рухалися "у два шляхи" війська князя Андрія Боголюбського під час походу на Лучеськ…» [Терський]

Використана література

1. Авилова Л. История дорог и наземного транспорта по данным археологии. // Наука в России. – № 4 (202), 2014, С. 104–112.
2. Антонович В. Киев в дохристианское время // Моя сповідь. Вибрані історичні та публіцистичні твори. – К., 1995. – С. 577–591.
3. Берлинский М. Краткое описание Киева, содержащее историческую перечень сего города, так же показание достопамятностей и древностей оного / М. Берлинский. – Санкт-Петербург, 1820. – 204 с.
4. Бєлая О. Архівні джерела про монетні скарби Києва. // Наукові записки з української історії: збірник наукових статей. – Переяслав Хмельницький, 2013. – Вип. 33. – С. 17-21.
5. Бузян Г., Набок Л., Роздобудько М., Тетеря Д. Нариси з історії давнього Переяслава. К.: Міленіум, 2007. – 264 с.
6. Вакулишин С. Старий Житомирський шлях. // Вечірній Київ № 14 (16691) 9 лютого 2001.
7. Відейко М. Трипільська цивілізація. К.: Наш час, 2008. – 160 с.



Рис. 13. Історичний коридор Віа Регія (Via Regia) в Україні (за Л. Войтовичем)

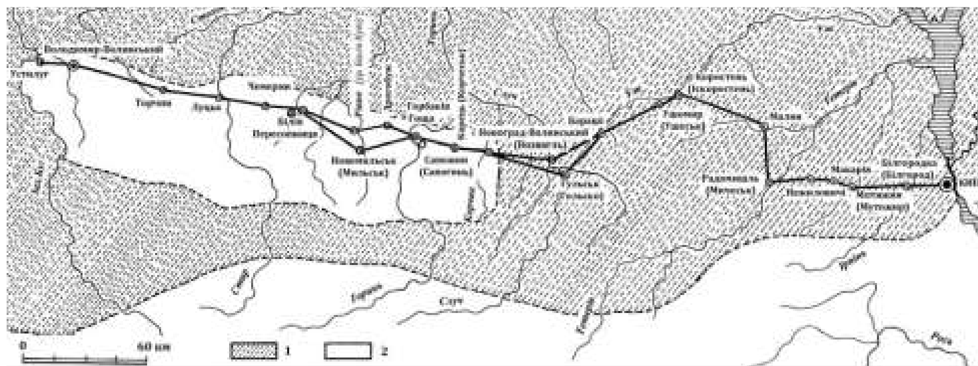


Рис. 14. «Руська» частина шляху Київ – Регенсбург:
1 – поліська зона; 2 – лісостепова (за О. Моцею)



Рис. 15. Via Regia.– Королівська дорога

8. Войтович Л. Історичний коридор Віа Регія (Via Regia) в Україні. // Туризм сільський зелений, 2011, II, С. 4-9.
9. Вортман Д. Змиевы валы. // Воин № 3, 2006, С. 5-7.

10. Вортман Д., Нікітіна В. Маловідомий план околиць Києва 1753 року // Вісник геодезії та картографії. – 2008. – № 1. – С. 37–40.
11. Вортман Д., Гордієнко Я., Майоров М.. Terra Ucrainica. Історичний атлас України і сусідніх земель. Від кімерійців до сьогодення. – Харків: Клуб сімейного дозвілля, 2018. – 224 с.
12. Ганіна О. Античні бронзи з Піщаного. – К.: Мистецтво, 1970. – 98 с.
13. Гольц, Г. Гужевой транспорт и гужевые пути сообщения в России. Исторический очерк. // Россия и современный мир. – 2007. – № 1. – С. 119–139.
14. Гордієнко Г. Історія культурних рослин. Мюнхен: Український технічно-господарчий інститут, 1970. – 387 с.
15. Гуржій І., Гуржій О. Купецтво Києва та Київщини XVII–XIX ст. – К.: Інститут історії України НАН України, 2013. – 284 с.
16. Ерофалов Б. Римский Киев, или Castrum Azagarium на Подоле. – К.: А+С, 2019. – 486 с.
17. Залізняк Л. Доба катастроф у первісній Європі та її історичні наслідки. // Кам’яна доба України. – Вип.. 11.– К.: Шлях, 2008.– С. 96-155.
18. Звід пам'яток історії та культури України: енциклопедія: у 28 т. Книга 1. Київ. / НАНУ, Ін-т історії України, Ін-т археології України; ред. В. Смолій; ред. тому П. Тронько. – К.: Українська енциклопедія ім. М. Бажана. Ч. 1. А – Л, 1999. – 578 с. Ч. 2. М – С, 2003. – 639 с. Ч. 3. С – Я, 2011. – 980 с. на сайті ***history.org.ua***.
19. Зельцер А. Тут середа земли моей. Историческое исследование-гипотеза. // Электронный журнал «Коллекции Украины». [Електронний ресурс]. ***uacollections.fal.com.ua/history/olga/OLGAbrie1.htm***
20. Землеробство мешканців давньоруського поселення у Феофанії (м. Київ) / Г. Івакін, С. Горбаненко, В. Баранов, Д. Бібіков, І. Зоценко, В. Івакін // Археологія і давня історія України: Зб. наук. пр. – К.: ІА НАНУ, 2017. – Вип. 3 (24). – С. 147-155.
21. Івакін Г. Історичний розвиток Києва XIII – середини XVI ст. – К., 1996. – 272 с.
22. Івакін Г., Климовський С. Проблеми охорони археологічних пам'яток Києва. Інститут археології НАНУ. 5 травня 2002. [Електронний ресурс]. ***archaeology.kiev.ua/pub/ivakin_klimovsky.htm***
23. Казаков А, Коваленко В., Моця О., Петраускас А., Ситий Ю., Скороход В. Літописний «шлях Мономаха»: археологічні реалії. // Археологія. К.: ІА НАНУ – 2014, № 1. – С. 61-72.
24. Калан Э. Средневековый Великий Шелковый путь как главный торговый путь соединявший Восточную Европу и Азию. // Journal of Turkish World Studies 18/1 – Summer 2018. – P. 143-152
25. Кириченко М. Трахтемировское городище как один из возможных предшественников Переяславля Русского. // Актуальні проблеми вітчизняної історії. Зб. наук. пр. – Харків: ХНУ ім. Каразіна, 2013. – Вип. 16. – С. 37-45.
26. Кирпичов Ю. Химери цивілізації, або епоха пізньої бронзи. // Дзеркало тижня № 24 (804) 26 червня 2010.
27. Климовский С. Где, когда и почему возник Киев. К.: Стилос, 2013, – 362 с.
28. Коган А., Чиркова Е. Рабы и соболя на экспорт. Основы международной торговли в Средневековье. // Коммерсантъ Деньги №25 от 30.06.2014, стр. 43.

29. Козюба В. Про локалізацію Угорського урочища і Угорської брами у давньому Києві. // Історико-географічні дослідження в Україні. – 2005. – № 8. – С. 179-194.
30. Козюба В., Вортман Д. Околиці Києва наприкінці XVIII століття: Спроба картографічної реконструкції. У кн. Антропологія простору. Т. 1. Культурний ландшафт Києва та його околиць. – К., 2017. – С. 218–222.
31. Кочаненков С. Пути сообщения и транспорт Российской империи 190 лет тому назад. // [Электронный ресурс] Очерки истории родных мест. ***sites.google.com/site/ocerkipoistoriirodnyhmest/puti-soobsenia-i-transport-rossijskoj-imperii-190-let-tomu-nazad***
32. Кучера М. Змиевы валы Среднего Поднепровья. К.: Наукова думка, 1987. – 208 с.
33. Лебединцев П. Историческія заметки о Киеве // Киевская старина: ежемесячный историко-этнографический и литературный журнал. – К., 1884. – Сентябрь (№ 9). – С. 253.
34. Ляскоронський В. Римські монети, які знайдено на території Києва. // Український музей, зб. I, К., 1927, С. 29-30.
35. Малаков Д. Із Києва до Житомира – на перекладних. // День №145, (2013) 17 серпня 2013.
36. Машина часу і простору. [Електронний ресурс]. ***metropolis.kiev.ua/map***
37. Мовчан І. Давньокиївська околиця. – К. : Наукова думка, 1993. – 174 с.
38. Моргунов Ю. Древо-земляные укрепления Южной Руси X-XIII веков. / Ин-т археологии РАН. – Москва: Наука, 2009. – 303 с.
39. Моргунов Ю. Заметки о «русском» отрезке пути Киев – Болгар. // Наукові записки з української історії: збірник наукових статей. – Переяслав Хмельницький, 2015. – Вип. 37. – С. 3-13.
40. Моця О. Шляхи часів Київської Русі: темпи руху на «путехъ» // Археологія, 2010, № 2, С. 30-41.
41. Мурзин В., Ролле Р. Большие городища лесостепной Скифии. У кн.: Мурзін В., Ролле Р., Супруненко О. Більське городище. – Київ – Гамбург – Полтава: Археологія, 1999. – 102 с.
42. Назаренко А. Древняя Русь на международных путях: Междисциплинарные очерки культурных, торговых, политических связей IX-XII вв. – М.: Языки русской культуры, 2001. – 784 с.
43. Овчинников Ю. Фортифікації Києва IX – першої половини XIII ст. (за матеріалами археологічних досліджень). // Праці Центру пам'яткознавства, вип. 21, К., 2012, С. 101-118.
44. Петрашенко В., Максимов Є. Трахтемирів. Подорож у давнину. – К., 2000. – 102 с.
45. План города Киева четырех онаго частей и с показанием находящихся в нем разных казенных публичных и партикулярных строений с ситуациею по городскую черту. 1820. / Машина часу і простору. ***museum.kpi.ua/map/?dataset=kyiv***
46. Пономаренко Л. Був монах Іван грішником чи ні, але шлях його іменем назвали. // Хрещатик №7 (2018) 18 січня 2002.
47. Прядко О. Давньоруські городища, як маркери Наддніпрянського торгового шляху. // Археологія і давня історія України. Випуск 1 (26), 2018, С. 235-245.

48. Пятигорский С. Киев – город эпохи великого переселения народов. // [Електронний ресурс]. ***softhawkway.com/kiev.htm***
49. Рибаков М. Невідомі та маловідомі сторінки історії Києва. – К.: Кий, 1997 – 374 с.
50. Сементовский Н. Киев, его святыни, древности, достопамятности и сведения, необходимые для его почитателей и путешественников. – К., 1900,– Изд. 7, – 141 с.
51. Сиволап М. Давні шляхи Черкащини. // «Залізнякові читання»: Матеріали П`ятої наукової краєзнавчої конференції, с. Медведівка, 18 жовтня 2013 р. – Черкаси, вид. Чабаненко Ю., 2014, С. 179-184.
52. Сосса Р. Історія картографування території України: підручник. – К., Либідь, 2007.– 336 с.
53. Тараненко С. Планувальна структура давньоруського Подолу Києва: формування та розвиток. – вид. 2. – Київ: Інститут археології НАНУ, 2017. – 164 с.
54. Терещук К. Середньовічні торговельні шляхи Східної Волині. // Археологія. – К.: ІА АН УРСР. – 1981, вип. 36. С. 77-85.
55. Терський С. Проблеми вивчення військово-стратегічних шляхів Галицько-Волинського князівства. Археологія & Фортифікація Середнього Подністров'я. Збірник матеріалів ІІІ Всеукраїнської науково-практичної конференції / Кам'янець-Подільський: ПП «Медобори-2006», 2013. – с. 93-95.
56. Тищенко К. Етномовна історія прадавньої України – К.: Аквілон-Плюс, 2008. – 480 с.
57. Тищенко К. Халіфат і Сівера: топонімічний слід в Україні. – К.: Аквілон-Плюс, 2011. – 496 с.
58. Тищенко К. Долітописна мовна історія українців – Дрогобич: Посвіт, 2016. – 752 с.
59. Цветков С. Родина княгини Ольги – Псков, Болгария или Дунай? // Сайт «Забытые истории». [Електронний ресурс]. ***zaist.ru/news/knyazhenie_olgi/rodina_knyagini_olgi_pskov_bolgariya_ili_dunay***
60. Членов А. По следам Добрыни. М.: Физкультура и спорт, 1986. – 288 с.
61. Шовкопляс Г. Таємниці давньої Оболоні. Додаток 6 до монографії: Парнікоза І. Київські острови та прибережні урочища на Дніпрі – погляд крізь віки. – К.: Національний історико-архітектурний музей «Київська фортеця», 2013-2020. // Мислене дерево. [Електронний ресурс]. ***myslenedrevo.com.ua/uk/Sci/Kyiv/Islands/Appendices/obolon-kyiv-archaeology.html***